

## Ferrari 250GTO-R

El Ferrari 250 GTO es para muchos una de las máquinas más bellas jamás construidas en Maranello...

Vencedor por naturaleza desde su nacimiento en 1962, su bella silueta dibujada por Giotto Bizzarrini se ha convertido en atemporal y sigue siendo todo un referente entre los más destacados automóviles deportivos de todos los tiempos.

Su producción fue realmente muy escasa, unos 27 ejemplares, más otros seis construidos en una segunda serie de los cuales algunos fueron equipados con un motor de mayor cilindrada, y tres más en 1964, con una silueta más radical y aerodinámica, y con algunas mejoras de potencia en sus motores. Por este motivo, quizás sea uno de los Ferrari más difíciles de ver en nuestro país; el poder estar cerca de uno de estos deportivos causa a cualquier buen ferrarista unas sensaciones muy especiales.

Por eso cuando vimos este GTO durante los actos de celebración del 75 Aniversario del Circuito de Montjuic en octubre pasado, nuestra sorpresa fue mayúscula, por lo que decidimos saber algo más sobre este Ferrari, y aunque en realidad es una réplica, su magnífica realización la hace merecedora de toda nuestra atención.

Este Ferrari 250GTO fue construido sobre un chasis de un Ferrari 250GTE de 1963 (#4861), por el reputado especialista inglés Terry Hoyle, que había restaurado completamente con anterioridad el 250GTO original (#3757), del ex-batería del grupo Pink Floyd, Nick Mason. Entre 1989 y 1990 Terry Hoyle construyó de modo artesanal y de forma precisa en aluminio, esta, llamémosle, "recreación" del 250GTO, que es idéntica al Ferrari original, tanto en su carrocería, como en el motor, cambio y suspensiones.

El coche se realizó por encargo del magnate Gabriele Rafanelli, que había corrido en los años 60 con un GTO en su Italia natal. Ante el



precio astronómico alcanzado por uno de estos vehículos entre los coleccionistas (más de 7 millones de dólares de los años 90), y la dificultad de encontrar uno a la venta, Rafanelli decidió hacer construir este ejemplar prácticamente indistinguible del original, por un coste aproximado de 500.000 dólares de los de entonces. Una vez terminado, Rafanelli lo guardó en su museo privado y jamás rodó con él.

En la actualidad este GTO es propiedad de Albert Castelló, ex-piloto de circuitos y Campeón de España GT y actual responsable de la empresa GT-CLUB, que lo encontró casi por casualidad cuando estaba buscando un Lamborghini Miura S, durante una visita al garaje del Sr. Rafanelli. Allí vio en un rincón esta preciosa réplica, completamente nueva y por estrenar e inmediatamente cambió de idea. Castelló tuvo el placer de estrenarlo, tras una sencilla revisión, ya que el coche había pasado más de quince años parado, aunque en un garaje con calefacción y des-humificado.

Su propietario nos explica todas las sensaciones que un vehículo de estas características transmite al que lo conduce... "Excitante, sonido estremecedor, duro, noble, exigente, mucha potencia en altas... y rápido e increíblemente ágil para un coche de los años 60..."

"La entrada en curva debe ser suave y muy decidida, para poder acelerar pronto y esperar la patada que llega después de las 5.000 rpm con el coche ya encarado y adelantando el contra volante a la reacción del coche. Es imprescindible ser muy preciso y suave al volante, pero contundente. El coche pide, de manera simultánea, 'cariño y mano dura', y te devuelve lo mismo. Podríamos decir que conducirlo al límite es como una relación de amor tenso... pero satisfactoria".

"Como es lógico, el límite de adherencia lo marcan los neumáticos de la época, montados en llantas Borrani de radios de 15 pulgadas, nada que ver con el grip de un neumático de competición actual. Jugar con las equilibradas inercias y con la respuesta del motor en altas es básico para obtener buenos registros ante el cronómetro".



# Club



Nosotros tuvimos la oportunidad de poder disfrutar el coche de cerca cuando realizamos la sesión fotográfica para este artículo, y pedimos que lo pusieran en marcha para sentir su mecánica desde el habitáculo... la sensación fue realmente increíble, notando cómo poco a poco iba aumentando la aceleración de su ralentí, mientras su V12 iba cogiendo temperatura y todo a su alrededor nos delataba que estábamos subidos en un auténtico purasangre de competición... su volante de madera de radio desmesurado, su suave al tacto y a la vez contundente palanca de cambios montada sobre la típica rejilla Ferrari, la sobriedad de todo el habitáculo se acrecentaba cuando descubrimos el brillo del aluminio sin pintar a nuestro alrededor, las cajas de los fusibles a la vista situadas a nuestra derecha, o el típico cordón metálico para poder abrir la puerta desde dentro. Cuando su motor estuvo a punto, el sonido en el interior del GTO era simplemente impresionante y el olor a gasolina que nos rodeaba nos indicaba que aquella máquina estaba lista para empezar a correr cuando nosotros quisiéramos. El pisar la palanca del embrague e intentar engranar la primera nos resultó una maniobra prácticamente imposible, si lo comparamos con los vehículos actuales, por lo que nos dimos cuenta al momento de que aquella preciosa máquina había que tratarla con fuerza y decisión, algo que no todos estamos preparados para realizar. Albert Castelló está realmente fascinado con este Ferrari. En su opinión: "Es el coche carrozado de líneas más puras y el icono de toda una generación del automovilismo de competición, con uno de los mejores currículums deportivos de todos los tiempos". Aunque posiblemente muchos lo utilizarían para competir, Albert prefiere preservarlo en su actual estado inmaculado y aunque lo cede para ser admirado en numerosos eventos dedicados al mundo del motor, le ha reservado un lugar de honor junto a la oficina de la empresa GT-CLUB que él dirige, y de este modo, a su manera, lo puede disfrutar todos los días...

**Texto y fotografías: Fede García**

